Ghinion...



— Idiotul ăsta stă mereu în calea mea...
(După Ric et Rac Franța)

Vești aviatice din toată lumea

ROMANIA

După cum am anunțat, în dorința de a desvolta sborul fără motor în România, Federația Aeronautică Regală a României a angajat pe profesorul german Ernst Philipp pentru a preda cursurile speciale de sbor fără motor instructorilor noștri, cari se vor ține la Sf. Petru-Brașov. D. Ernst Philipp a sosit la sfârșitul săptămânei trecute în Capitală și va pleca la Brașov unde își va începe activitatea în ziua de 21 August. Stând cu d-sa de vorbă ne-a dat următoarele amănute în legătură cu activitatea de sbor de până acum:

«La vârsta de 19 ani m'am apucat de sborul fără motor — asta în 1931. Indată ce am luat brevetele A, B, C, am construit planorul fără coadă denumit «Marabu».

Realizările mele pentru concursul de pe Rhön din 1932 erau încă mici. Dar un an mai târziu am apărut cu «Marabu»-ul meu reconstruit la Wasser-Koppe — unde eram socotit ca unul din piloții cei mai încercați, și unde am obținut un mare succes. Mi s'a atribuit cu această ocazie cel mai valoros premiu de onoare — un aparat «Rhönadler», cu care am luat apoi parte la o expediție în Finlanda.

Intreaga vară a anului 1935 am petrecut-o în această țară, unde am activat ca profesor de sbor fără motor.

In 1936 am luat parte la o expediție aeriană în Norvegia, iar până în ultimul timă am predat cursul de sbor fără motor la una dintre cele mai frumoase școli de sbor planat din Germania, «Rhinow».

Acum sunt bucuros că mi s'a încredințat misiunea să predau astfel de cursuri de sbor și în România.

MAREA BRITANIE

De curând a intervenit între guvernul britanic și compania «British Airwist» o înțelegere, prin care acesta din urmă se obligă să organizeze într'un răstimp de trei ani o linie aeriană regulată între Anglia și Africa apuseană. Mai târziu această linie va fi prelungită până în America de Sud, traversând partea sudică a Atlanticului.

Noua metodă preconizată pentru cercetarea păturilor de sus ale atmosferei consistă în lansarea din avion a unor zmee special construite, purtătoare a unor aparate de înregistrat. Aceste aparate pot fi lansate la înălțimi foarte mari cu ajutorul unor dispozitive aplicate zmeelor.

Avionul care remorchează zmeul, poate rămâne la o înălțime moderată, und nu este nevoe de alimentare cu oxigen. Astfel se întâmplă ca avionul să sboare sub nori, iar zmeul cu dispozitivile de înregistrat să se afle deasupra acestor nori.

ATLETISM

Jocurile Balcanice în cifre

Rupând cu tradiția, trebue să învingem în acest an Jugoslavia.

Cine a urmărit istoricul marei competițiuni balcanice nu i-a putut scăpa desigur un fapt caracteristic. Este vorba de clasamentul națiunilor.

Exceptând competițiunea din 1929 care nu a fost de cât o probă de încercare, toate celelalte Balcaniade atletice ne-au dat ocazia să constatăm; prima: superioritatea indiscutabilă a Greciei, care începe chiar din 1929 și se manifestă categoric — excepție făcând cea de a V-a dela Zagreb — în fiecare an, secundo: lupta pentru locul doi între Jugoslavia și România, duel care s'a terminat până acum cu regulata înfrângere a teamului nostru.

O caracteristică a acestei competițiuni este de asemenea și lupta între Turcia și Bulgaria — pentru locul trei. Cu o regularitate care numai de puține ori a dat greș, cele două națiuni și-au împărțit frăţește locul trei în clasamentul pe națiuni.

Albania nu poate avea încă pretenții, de câte ori s'a prezentat ea a fost ultima. Totuși în 1935, la Istanbul, cu puțin noroc ea ar fi reușit și această performanță splendidă pentru ei de-a fi învins pe Bulgari.

Duelul Jugoslavia-România

Lupta între noi și Jugoslavia a început dela prima Balcaniadă din 1935, când Jugoslavii, ne-au întrecut cu 21 puncte!

CEL MAI BUN CLASAMENT

In anul următor, acelaș duel aprig. După prima zi suntem întrecuți cu mult de Jugoslavi și se părea că vom înregistra un dezastru, dar până în cele din urmă nu suntem întrecuți cât cu 29 puncte.

S'a obținut în 1932 când echipa României nu a fost întrecută de cât cu cinci puncte, un adevărat record. Cu puțin noroc aveam toate șansele să învingem pe Jugoslavi.

După una caldă, a venit însă un duș rece. In 1933 Jugoslavi ne înving cu 47 puncte.

Dezastrul îl înregistrăm însă în 1934 la Zagreb, unde la ei acasă este drept vecinii noștri ne administrează o zdravănă lecție învingându-ne cu aproape 100 de puncte.

La Istanbul în 1935, diferența este mai mică; ne-a despărțit de Jugoslavia 44 de puncte.

DIN NOU IN PROGRES

Insfârșit după atâtea categorice înfrângeri ne-am reabilitat anul trecut la Atena unde Jugoslavia ne-a învins numai cu șapte puncte.

IN ACEST AN TREBUE SA INVINGEM

După rezultatele obținute în acest an, avem toate șansele să reușim mult așteptata victorie asupra Jugoslaviei.

Cu atleții pe care îi posedăm, cu avantajul de a organiza noi jocurile, deci de a fi scutiți de oboseala călătoriei, România trebue să iasă victorioasă.

Dar România nu va putea obține victoria decât dacă atleții ce vor avea cinstea să-i apere culorile, vor lupta cu toată dragostea, cu tot entuziasmul atât de necesar unei biruințe.

REZULTATELE CELORLALTE BALCANIADE

La Atena 1929:	
1. Grecia	100 p.
2. România	41 p.
3. Jugoslavia	35 p.
4. Bulgaria	16 p.
La Atena 1930:	
1. Grecia	148 p.
2. Jugoslavia	72 p.
3. România	51 p.
4. Bulgaria	37 p.
5. Turcia	22 p.
La Atena 1931:	
1. Grecia	135 p.
2. Jugoslavia	89 p.
3. România	60 p.
4. Bulgaria	26 p.
5. Turcia	20 p.
La Atena 1932:	
1. Grecia	145 p.
2. Jugoslavia	73 p.
3. România	68 p.
4. Turcia	26 p.
5. Bulgaria	18 p.
La Atena 1933:	
1. Grecia	169 p.
2. Jugoslavia	108 p.
3. România	61 p.
4. Turcia	61 p.
5. Bulgaria	53 p.
La Zagreb 1934:	
1. Grecia	164 p.
2. Jugoslavia	155 p.
3. România	61 p.
4. Bulgaria	33 p.
5. Turcia	32 p.
6. Albania	7 p.
La Istanbul 1935:	
1. Grecia	158 p.
2. Jugoslavia	130 p.
3. România	86 p.
4. Turcia	75 p.
5. Bulgaria	5 p.
6. Albania	5 p.
La Atena 1936:	
1. Grecia	150 p.
2. Jugoslavia	72 p.
3. România	65 p.
4. Turcia	28 p.
5. Bulgaria	15 p.

Echipierii Admirei, Austriei, Venusului, Ripensiei și F. C. Rapidului

asistă la campionatele naționale de atletism

O veste bună. Pentru Duminecă dimineața, se anunță prezența tuturor echipierilor cluburilor ce joacă în turneul Admira — Austria, la campionatele naționale de atletism, ce se dispută pe stadionul Principele Carol.

Prezența celor mai buni jucători din Europa Centrală va constitui desigur un viu stimulent pentru toți atleții români.

Totodată, conducerea clubului Ripensia o admiratoare a atletismului, a donat o cupă la cursa de 800 metri.

Vămanu va lua parte la Campionatele Naționale de atletism

Se știe că la campionatele pentru cupa «Carol» disputate la Predeal, Vămanu de la Stadiul Român, campion național la aruncarea suliței, a suferit un serios accident, care se credea că-l [illegible] indisponibil pentru campionatele naționale de Sâmbătă și Duminecă.

Eri am aflat că atletul este aproape complet refăcut, încât este mai mult ca certă participarea lui la campionatele naționale.

Timișoara va avea în curând patru piste

TIMIȘOARA (dela redacția noastră). — Cu ocazia concursului internațional de atletism, disputat recent în localitate, ne-am făcut de râs față de atleții din Budapesta, cât și față de cei din București, cu pista care a influențat în mod simțitor rezultatele alergărilor și a cauzat și accidentul ui Temesvari în proba de 400 metri plat.

Conducerea Ligii Banat, care a învățat mult după concursul organizat, nu vrea să se mai repete asemenea lucruri și a elaborat un program pentru eliminarea acestui inconvenient, ce constă în lipsa unei piste puse la punct.

După câte suntem informați de harnicul președinte al Ligii Banat, conducerea Ligii cu ajutorul Asociației Funcționarilor Municipiului Timișoara va face o pistă înzestrată după toate cerințele pe arena Electrica. Aci există o pistă, care a fost făcută însă pentru scopuri motocicliste și are o lungime de 700 metri. Această pistă va fi refăcută pentru scopuri atletice, reducând lungimea la 400 metri.

Pista de pe arena Banatul va fi refăcută și ea prin noua secție de atletism a grupării A. S. Jandarmi, care va fi antrenată de d. Zeno Velceanu, iar gruparea și-a luat obligațiunea, că va pune la punct pista și va îngriji de înzestrarea ei.

A treia pistă va fi cea de pe stadionul Politechnicei, care va fi terminată în curând de premilitari și va fi înzestrată de OETR.

A patra pistă va fi pe arena Rapid, construită deasemenea în modul cel mai modern și ntreținută cu multă pricepere.

Astfel concursurile din toamnă se vor desfășura pe piste perfecte, ameliorând clasa alergătorilor bănățeni.

Poloneza Walasiewics în formă

BROMBERG 17 (Intersport). — Atleta poloneză Walasiewics a reușit să egaleze recordul mondial pe 60 m. parcurgând distanța în 6 s. 4. Iar cursul aceleași reuniuni Walasiewics a alergat 100 m. în 11 s. 8.

AUTOMOBILISM

Concursul de rezistență pentru „Cupa Carpaților" se va desfășura Duminecă 22 August

Spicuiri din regulament

Automobil-Clubul Regal Român organizează în cadrul dispozițiunilor Codului sportiv Internațional al A. I. A. C. R., un concurs de turism denumit «Cupa Carpaților» care se va ține la 22 August 1937.

Concursul este deschis tuturor trăsurilor de automobile de orice categorie și de orice tip, complete n toate părțile lor și se va desfășura pe circuitul Sinaia — Pitești — R. Vâlcea — Sibiu — Făgăraș — Brașov — Sinaia, lungimea circuitului fiind de 535 km.

Parcursul se împarte în următoarele 5 sectoare:

Sectorul I: Sinaia (18 km.) — C. Lung (Primărie) 127,5 km.

Sectorul II: Câmpulung (Primărie) — Brașov (Poștă) 85,5 km.

Sectorul III: Brașov (Poștă) — Târgoviște (Grădina Publică) 110,5 kilometri.

Sectorul IV: Târgoviște (Grădina Publică) — Bran (Primărie) 120,0 km.

Sectorul V: Bran (Primărie) — Sinaia (km. 128) 73,5 km.

PREZENTAREA ȘI ADMITEREA CONCURENȚILOR ȘI TRASURILOR

Concurenții se vor prezenta cu trăsurile lor la Sinaia, în ziua de 21 August, ora 15, la parcul concursului, unde Directorul competiției va controla actele cerute, mașinile fiind supuse cercetărilor Comisiunei technice, care va verifica dacă automobilele sunt complete în toate părțile lor, admițând sau refuzând participarea la concurs. Trăsurilor admise li se vor instala cheile de control, distribuindu-se totodată și numerele, pe care le vor purta mașinile în circuit și care vor fi atribuite în ordinea înscrierilor.

EFECTUAREA PARCURSULUI COMPETIȚIEI

In ziua de 22 August, ora 6 precis, concurenții vor fi prezenți cu trăsurile lor la postul de plecare din Sinaia (km. 128) și vor remite imediat buletinul timpurilor declarate.

Directorul concursului citește buletinele în fața concurenților și a oficialilor competiției. Timpurile indicate pe buletine se trec într'un tablou general, care — semnat de Directorul concursului — se afișează la start, unde va rămâne până la terminarea manifestației sportive.

Indată ce s'a afișat tabloul general al timpurilor, se vor da plecările în ordinea descrescândă a timpurilor declarate.

Concurenții sunt obligați a urma întocmai itinerariul prescris, respectând regulamentele de circulați în vigoare.

La sfârșitul fiecărui sector, vor funcționa posturi de control, unde concurenții sunt obligați a opri, spre a li se înregistra și comunica ora oficială a trecerii lor, care va fi cea indicată de ceasul de control din post.

La fiecare post de control, se va afla câte un carnet de control, în care comisarii respectivi vor însemna, dupe indicațiile cronometrorilor oficiali, orele de trecere ale concurenților, eliberând acestora câ concurenților, eliberând acestora câte un duplicat al biletului de control întocmit.

Timpul întrebuințat pentru aceste operații nu se va neutraliza.

Spre a exercita un control cât mai riguros, timpul trecerii trăsurilor pe la fiecare post de control va fi înregistrat în mod automat și de câte un ceas de control, prevăzut cu un dispozitiv special, ce permite nu numai marcarea mecanică a timpului, dar și a numărului trăsurii. Pentru acest scop, automobilele vor fi înzestrate cu câte o cheie diferită, legată în partea dreaptă a vehiculului printr'un cablu plumbuit la capete, concurentul fiind obligat să întoarcă cu această cheie mecanismele de marcat ale ceasurilor, la toate posturile de control. Inregistrările automate, astfel obținute, vor servi împreună cu biletele de control, la determinarea cât mai exactă a timpului trecerii trăsurilor pe la punctele de control.

Concurenții care vor fi parcurs distanța între două posturi de control cu o iuțeală mai mică de 40 km. pe oră, vor fi excluși din clasament.

Aprovizionarea mașinilor se va face de concurenți pe seama lor, fără a se neutraliza timpul necesar pentru alimentare.

VERIFICAREA FINALA A TRASURILOR

La terminarea competiției, trăsurile vor fi readuse în parcul concursului, unde vor fi supuse examinării Comisiunei technice, care va verifica din nou, dacă trăsurile sunt complete în toate părțile lor.

Comisiunea technică va putea face și probele necesare pentru controlarea vitezei maxime a vreunei trăsuri, dacă reclamațiile respective au fost înaintate juriului cel mai târziu până în momentul începerii operațiilor de verificare.

CLASAMENTUL

Clasarea trăsurilor se va face după randamentul de viteză și gradul de punctualitate.

A. C. R. R. oferă o cupă challenge, denumită «Cupa Carpaților», concurentului clasat primul, care va avea dreptul a o deține până la viitorul concurs. Pentru ca această cupă să devină proprietatea vreunui concurent, trebue să fie câștigată de două ori consecutiv sau de trei ori la intervale.

PREMIILE

Se vor acorda apoi următoareel premii în bani:

Premiul I-iu, lei 40.000.
Premiul II-lea, lei 20.000.
Premiul III-lea, lei 15.000
Premiul IV-lea lei 10.000.
Premiul V-lea, lei 5.000.

Lei 4000 — pentru viteza medie cea mai mare realizată pe întregul parcurs indiferent de punctualitate.

Lei 4000 — pentru gradul de punctualitate cel mai mare obținut pe întregul parcurs indiferent de viteza medie (minimum însă 40 km. la oră).

Lei 4000. — pentru viteza medie cea mai mare realizată într'unul din sectoare.

Lei 4.000. — celui mai bine clasat dintre concurenții sau concurentele, care — conducând singuri pe întregul parcurs — aleargă pentru prima oară într'un concurs sau cursă de automobile din țară sau străinătate.

Lei 4000. — celui mai bine clasat dintre concurenții cu mașină de capacitate cilindrică până la 1100 cmc. inclusiv.

In caz de ex-aequo, se va lua în considerare la viteze medii egale gradul de punctualitate superior iar la punctualitate egală, viteza medie mai mare pe tot parcursul.

RECLAMAȚIILE

Dreptul de a face reclamații nu aparține decât concurenților.

Orice reclamație va trebui să fie făcută în scris și însoțită de o cauțiune de lei 1000 care nu se va mai înapoia concurentului decât dacă temeinicia reclamației a fost recunoscută.

ToTate reclamațiile vor fi înaintate Juriului cel mai târziu până în momentul începerii operațiilor de verificare, în caz contrar ne mai fiind luate în considerație.

Pedala de aur

de Emil Iencek

II

— Ei băeți, noapte bună. Și nu uitați: mâine dimineață avem antrenament de pistă, la ora 6, pe velodromul dela Bellu.

Au încălecat și s'au răspândit care încotro. Unul sigur a rămas locului: Dan Petrecsu. Nimeni, nici cei care îl cunoșteau, sau își aminteau că-l cunosc din vedere sau personal, nu l-au băgat în seamă. Par'că nici nu exista.

Nu-l supărase purtarea lor. N'avea, dealtfel nici o pretenție. Dar produsese în el un recul neplăcut. O ușoară părere de rău amestecată cu un sentiment de umilire. Se simțea inferior și totuși par'că pe nedrept desconsiderat. I-a privit serios, aproape trist, și a strâns din dinți.

— Ascultă tinere — i se adresă Teodoru — să vii mâine dimineață pe la mine. Uite cartea mea de vizită. Dar să vii negreșit, la ora !

— La revedere.

— Vă salut domnule...

Mașina dispăruse de mult și Dan tot mai stătea sub un lampion din piața Victoriei, uitându-se la cartea de vizită.

Pe albul ei, citi emoționant:

DUMITRU TEODORU
Director Sportiv al casei de biciclete «Pedala de Aur»
Str. Verzișoara 20, Tel. 4.05.73

*

— Mamă!

— Ei ce este? Ce intri așa busna de bagi omu'n sperieți.

— Mamă!

— Ei ce e frate?

— Vino să te pup, se repezi Dan spre ea, înăbușind-o cu îmbrățișările.

— Dar ce ți-a năzărit, așa deodată? îl întrebă mamă-sa uluită de sburdălnicia lui neașteptată. De mult nu-l mai văzuse așa, nici râzând măcar.

— Am vorbit cu domnul Teodoru lămuri însuflețit Dan. Uite am cartea lui de vizită. Mi-a dat-o el personal o informă Dan, aproape vârându-i în ochi cartonașul alb primit cu un sfert de oră mai devreme.

— Uite e dela Teodoru, dela «P. D. A.».

— Dar cine naiba mai e și ăsta se interesă ea continuând să împletească, cu niște andrele enorme, un pulower.

— Aa, nu știi! Așa e. Să-ți spun eu. Ascultă. Și Dan, însuflețindu-se, rosti, cu glas tare, emoționat, cuprinsul cartonașului.

— Hm, tot cu sportul, tot cu afurisitele alea de roți.

— Tot cu ele mamă. Dar acum e rost de bani.

Oprindu-se din împletit, ridică ochi mirați spre el și-l sfătui părintește:

— Mai lasă-le încolo de roți. Nu vezi că nu-ți aduce nici un câștig? Ba mai rău îți cheltuești și banii pe care-i mai ai, pe care îi încropești, de ici de colo. Și, apoi, îți pierzi vremea degeaba, servici n'ai...

— O să am mamă, intervine convins Dan.

— Cum o să ai»... clătină maică-sa trist și neîncrezător. Cum o să ai servici după urma roților, când, atâți amar de ani, n'ai văzut nici un ban. Dela nimeni și de nicăeri.

— Mamă dragă tu nu poți să știi îi răspunse Dan așezându-se pe pat lângă ea și cuprinzând-o cu dreapta după mijloc. Lipindu-și obrazul lui de obrazul ei, aproape sbârcit și uscat, cu ochii licărind de nădejde. Dar încercă s'o facă și pe ea să înțeleagă valoarea acestei întâmplări, perspectivele unui asemenea eveniment.

— Am să am bani mulți, mulți de tot mamă, — ai să vezi, o asigură el plin de frumoase speranțe.

— Pă de unde o să ai mamă?

— Dela el.

— Cum dela el?

— Uite vezi chestiunea nu-i tocmai ușoară pentru tine. Știi ăsta, după cum ți-am citit pe cartea lui de vizită, și desigur, tu ai și uitat, e directorul unei fabrici de biciclete. El se ocupă cu cicliștii, îi antrenează, îi angajează, îi lansează.

Am mers bine azi. M'a văzut el, i-a plăcut mult. Asta e destul. Și de când așteptam cu prilejul ăsta.

— Ai mers bine? Când?

— Astăzi.

— Cum astăzi?

— Uite cum. Și Dan îi povesti toată întâmplarea. Cum știind că Teodoru este la antrenament cu băeții lui, în vederea marei alergări de săptămâna viitoare, s'a antrenat timp de o lună și ceva bine de tot și s'a luat după ei, luptând din răsputeri. Cum o dispoziție fizică neobișnuită, dublată de un moral minunat, îl menținuse într'o formă strălucită. Apoi ambalat de faptul că rezistase la primele sprinturi, furibunde, ceeace îl făcuse atent pe Teodoru, continuase să lupte, ațâțându-l și mai mult pe manager. Cum emoția că această întâmplare avea să însemne ori lansarea lui ori un anonimat mizerabil, pentru totdeauna, îl înflăcărase într'atât, încât un fior nervos îl împinsese la un acces de hiperexcitare, ținându-l într'o nesfârșită plăcere de muncă. Și acum, la sfârșitul goanei, care-l sleise cu desăvârșire, primise o primă și încălzitoare recompensă: cartea de vizită a lui Teodoru, cu invitația de a se prezenta, a doua zi, în birou, la acesta.

(Va urma)